Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4345

15. 04. 96

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Monika Ganseforth, Jella Teuchner, Brigitte Adler, Edelgard Bulmahn, Ursula Burchardt, Wolf-Michael Catenhusen, Peter Dreßen, Arne Fuhrmann, Günter Graf (Friesoythe), Angelika Graf (Rosenheim), Dr. Ingomar Hauchler, Monika Heubaum, Lothar Ibrügger, Brunhilde Irber, Gabriele Iwersen, Renate Jäger, Horst Kubatschka, Brigitte Lange, Heide Mattischeck, Volker Neumann (Bramsche), Dr. Edith Niehuis, Günter Oesinghaus, Leyla Onur, Manfred Opel, Kurt Palis, Karin Rehbock-Zureich, Dr. Edelbert Richter, Siegfried Scheffler, Horst Schmidbauer (Nürnberg), Heinz Schmitt (Berg), Brigitte Schulte (Hameln), Ernst Schwanhold, Wieland Sorge, Antje-Marie Steen, Jörg Tauss, Franz Thönnes, Uta Titze-Stecher, Adelheid Tröscher, Reinhard Weis (Stendal), Berthold Wittich
— Drucksache 13/4061 —

Einsparung von Altöl durch Nebenstromfeinstölfilter

Gebrauchte Motorenöle werden als Altöle gesammelt und als Sonderabfall verbrannt oder zu einem geringen Teil wiederaufbereitet. Dabei belasten sie die Umwelt in hohem Maße.

Noch negativer sind die Auswirkungen der nicht erfaßten Ölmengen von 500 000 Tonnen jährlich in Deutschland. Durch eine längere Gebrauchsdauer von Motorenölen in Kraftfahrzeugen durch Verlängerung der Ölwechselintervalle könnten erhebliche Ölmengen eingespart werden.

Nebenstromfeinstölfilter (NFF) filtern über einen Nebenstrom Schmutzteile und Wasser aus dem Motorenöl heraus, wodurch die üblichen Ölwechselintervalle erheblich verlängert werden können.

Ein wissenschaftlich gesicherter experimenteller Nachweis über die Wirksamkeit der NFF und die Verringerung des Schmierstoffbedarfs gab es bisher jedoch nicht.

Der Aufwand für einen solchen Nachweis ist wegen des komplexen Systems aus Motor, Öl und Filter erheblich und überfordert die Finanzkraft der Filterhersteller und -vertreiber. Deshalb wurde vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit ein Forschungsvorhaben zur Prüfung der Wirksamkeit dieser NFF durchgeführt.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 10. April 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die bereitgestellten Mittel reichten jedoch nicht, um im notwendigen Umfang Motorenprüfstandsversuche und Feldversuche mit begleitenden Ölanalysen zur Klärung des Einflusses von NFF durchzuführen. So wurde die Firma APL Automobil-Prüftechnik Landau GmbH mit der Versuchsdurchführung beauftragt. Das von der Firma vorgelegte Ergebnis, das der Komplexität der Aufgabenstellung nur unvollständig gerecht wird, ist umstritten und läßt viele Fragen offen.

Vorbemerkung

1995 fielen in der Bundesrepublik Deutschland rd. 725 000 t Altöle an, von denen 482 500 t zu neuen Mineralölprodukten aufgearbeitet wurden. 167 700 t Altöle wurden in der Zementindustrie als Brennstoff eingesetzt. Lediglich 75 000 t wurden aufgrund nutzungsbedingter Kontaminationen als Sonderabfall verbrannt. Aufarbeitung und energetische Verwertung erfolgen nach Maßgabe der Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

Die Bewertung der Altölentsorgung in der vorliegenden Anfrage ist daher ebenso unzutreffend wie die Unterstellung, daß in Deutschland jährlich 500 000 t Altöle überhaupt nicht erfaßt würden.

Seit Jahren liegt der jährliche Absatz von Mineralölprodukten bei etwa 1,2 Mio. Tonnen. Davon sind lediglich ca. 450 000 t Motorenöle, von denen regelmäßig ca. 60 % als gebrauchte Öle erfaßt werden. Die Differenzmenge wird überwiegend in Fahrzeugen bei der Schmierung verbrannt und geht beim Einsatz anderer Mineralölprodukte in Erzeugnisse ein oder bei Verlustschmierungen verloren.

In der vorliegenden Anfrage werden Behauptungen zu den vom Umweltbundesamt im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit durchgeführten Forschungsvorhaben wiederholt, die bereits Gegenstand der schriftlichen Frage der Abgeordneten Professor Monika Ganseforth vom 30. September 1994 (Drucksache 12/8552) waren.

Das Forschungsvorhaben sollte klären, ob Nebenstromfeinstölfilter zur Verlängerung der Standzeiten von Motorenölen und damit zur Reduzierung des Altölzufalls aus Motorenölen beitragen können. Dieser Nachweis konnte nicht erbracht werden.

Das Umweltbundesamt hat die Ergebnisse des Forschungsvorhabens in einem Fachgespräch mit Sachverständigen der Öl- und Motorenindustrie und des Filterbaus erörtert. In diesem Fachgespräch wurde von den Sachverständigen bestätigt, daß die Versuchsdurchführung einwandfrei und die Ergebnisse korrekt dargestellt sind. Ähnliche Untersuchungen anderer Stellen kamen zu vergleichbaren Ergebnissen.

Ein von den Ergebnissen der Untersuchung betroffener Hersteller von Nebenstromfeinstölfiltern, dessen Argumente zum Forschungsvorhaben die vorliegende Kleine Anfrage aufnimmt, war zu dem Fachgespräch eingeladen. Er nahm aber die ihm gegebene Möglichkeit zu einem direkten Dialog mit dem Forschungsnehmer und den Vertretern des Umweltbundesamtes nicht wahr. Die von ihm in der Öffentlichkeit gegen den For-

schungsnehmer bzw. zum Forschungsergebnis abgegebenen Erklärungen sind gegenwärtig Gegenstand von Ermittlungsverfahren bei der Staatsanwaltschaft Landau in der Pfalz.

Dies vorausgeschickt, beantwortet die Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt.

1. Wie begründet die Bundesregierung die Zweckmäßigkeit der Bereitstellung von Mitteln in der Größenordnung von 500 000 DM für die Durchführung des Forschungsvorhabens, wenn absehbar ist, daß die Versuchsdurchführung rd. 2 Mio. DM erfordert?

Es ist durchaus üblich, Forschungsvorhaben in sinnvollen Schritten abzuarbeiten, weil dieses Vorgehen erfahrungsgemäß Kosten und Zeit sparen helfen kann, wie auch im vorliegenden Fall eingetreten.

2. Wie viele Angebote wurden nach der im Herbst 1993 durchgeführten Ausschreibung des Forschungsvorhabens eingereicht?

   Welche Firmen oder Firmengruppen beteiligten sich an der Ausschreibung?

   Ist es richtig, daß bei der Ausschreibung der TÜV Bayern-Sachsen deutlich günstiger war als die Firma APL Automobil-Prüftechnik Landau GmbH?

Auf Grund der Ausschreibung wurden vier Angebote zur Durchführung des Forschungsvorhabens eingereicht.

Die Ausschreibungsunterlagen wurden zur Angebotsabgabe an DEKRA Umwelt GmbH in Stuttgart, TÜV Rheinland e. V. in Köln, Volkswagen AG in Wolfsburg, Wintershall AG in Düsseldorf, WEAR-CHECK GmbH in Brannenburg, Addinol Mineralöl GmbH in Krumpa, ADAC in München, APL Automobil-Prüftechnik in Landau und Trabold Filter GmbH in Wertheim gesandt.

Es gab kein Angebot des TÜV Bayern-Sachsen.

3. Aus welchem Grund wurde die Ausschreibung aufgehoben?

   Nach welchem Verfahren nach § 3 VOL/A wurde das Forschungsvorhaben an die Firma APL Automobil-Prüftechnik Landau GmbH vergeben?

Die Angebotspreise waren unerwartet hoch. Der Leistungsumfang wurde daraufhin verringert und der günstigste Anbieter, Fa. APL Automobil-Prüftechnik Landau, auf der Basis des Ausschreibungsangebotes um ein Nachangebot gebeten. Dieses konnte fachlich und preislich akzeptiert werden und führte zur freihändigen Vergabe. Formal mußte die Ausschreibung deswegen aufgehoben werden.

4. Wie ist es zu erklären, daß das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit auf die schriftliche Frage Nummer 9/170 vom 14. September 1994 (Drucksache 12/8552, Nr. 47 vom 30. September 1995) an Monika Ganseforth antwortete, daß die

Firma APL aufgrund des Ausschreibungsergebnisses mit der Durchführung des Versuchs beauftragt wurde, während den an der Ausschreibung beteiligten Firmen mit Schreiben vom 22. April 1994 mitgeteilt wurde, daß die Ausschreibung aufgrund § 26 Nr. 1 Buchstabe C VOL/A aufgehoben wurde?

Siehe Antwort auf Frage 3.

5. Welche Gründe haben den Ausschlag gegeben, daß die Firma APL den Auftrag für das Forschungsvorhaben erhielt, obwohl ihre erforderliche institutionelle Unabhängigkeit bezweifelt werden kann, da sie die Hauptaufträge von der Automobil- und Mineralölindustrie erhält, die ihrerseits dem Einsatz von NFF grundsätzlich ablehnend gegenüber stehen?

Zur Entscheidung über die Auftragsvergabe an die Firma APL hat das Bundesumweltministerium bereits auf die inhaltlich ähnliche schriftliche Frage von Frau Professor Monika Ganseforth, MdB, (Drucksache 12/8552 vom 30. September 1994) ausführlich Stellung genommen:

„Die genannte Firma ist nach Kenntnis der Bundesregierung ein unabhängiges Forschungsinstitut, welches auch international in der Entwicklung und Erprobung von Verbrennungsmotoren, motorischen Bauteilen und von Kraft- und Schmierstoffen tätig ist. Gesellschaftsrechtliche Verflechtungen zu Unternehmen der Automobil- oder Mineralölindustrie sind nicht bekannt.

Die Firma verfügt über die erforderlichen meßtechnischen und analytischen Einrichtungen auf dem Gebiet der Motor- und Motorölanalyse.

Die APL Automobil-Prüftechnik Landau GmbH wurde sowohl nach der internationalen Norm ISO 9002 hinsichtlich der erforderlichen Qualitätsanforderungen zertifiziert und nach der DIN EN 45001 hinsichtlich entsprechender einheitlicher CEC-Prüfverfahren, die teilweise im vorliegenden Projekt Berücksichtigung finden, europaweit akkreditiert."

Die Eignung der Firma APL als fachlich geeigneter Auftragnehmer wurde auch von den Teilnehmern des Fachgesprächs über Nebenstromfeinstölfilter bestätigt.

Die Unterstellung von Gefälligkeitsgutachten würde die Qualität der Leistungen auch für die Auftragnehmer aus der Automobil- und Mineralölindustrie entwerten. Die einzelnen Versuchsergebnisse des Vorhabens sind auf der Basis von Standardmethoden objektiv ermittelt worden.

6. Trifft es zu, daß ein Unternehmen der Mineralölindustrie im Zusammenhang mit dem Gutachten beratend tätig war?

Im Zusammenhang mit der Erarbeitung der Leistungsbeschreibung, der Erstellung des Abschlußberichtes und der Bewertung von Vorhabenergebnissen war kein Unternehmen der Mineralölindustrie beratend tätig.

7. Sind bei der Untersuchung des komplexen Systems aus Motor, Öl und Filter Systemanalysen mit Ökobilanzmethodik angebracht?

   Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß an der Formulierung des Versuchsziels und der Versuchsdurchführung (zeitliche und sachliche Festlegung des Versuchsaufbaus, Festlegung der Komponenten, Durchführung des Versuchs usw.) die Beteiligung aller nötig und sinnvoll wäre?

   Warum wurden die Filterhersteller und -vertreiber nicht daran beteiligt?

Eine wissenschaftliche akzeptierte Ökobilanzmethodik existiert hierfür noch nicht. Sie zu entwickeln bedeutete eine unüberschaubare Verzögerung zum Abschluß der Versuchsläufe und der anschließenden Auswertung. Die Bundesregierung teilt nicht die Auffassung, daß die Beteiligung aller Feinstölfilterhersteller und -vertreiber für ein objektives Ergebnis zielführend und nötig gewesen wäre. Gleichwohl hat das Umweltbundesamt mit allen erreichbaren Herstellern und Vertreibern versucht, zu einem gemeinsamen Untersuchungskonzept unter deren Beteiligung zu gelangen, was jedoch von diesen abgelehnt wurde.

8. Trifft es zu, daß die für den Versuch ausgewählten Motoren keine Serienmotoren waren, sondern aufgearbeitete, gebrauchte Motoren?

   Ist bei dieser Vorgehensweise eine vergleichende Beurteilung überhaupt möglich, zumal der Einlaufverschleiß eines jeden Motors gezielt mitberücksichtigt wurde?

Eine inhaltlich identische Frage der Abgeordneten Frau Professor Monika Ganseforth, wurde ebenfalls in der Drucksache 12/8552 vom 30. September 1994 wie folgt beantwortet:

„Nach Mitteilung der APL Automobil-Prüftechnik Landau GmbH werden keine reparierten Motoren eingesetzt. Für die Untersuchungen von Nebenstromfeinstölfiltern werden Motoren eingesetzt, die in allen Kriterien der europaweit gültigen Prüfvorschrift CEC L-38-T-87 entsprechen. Die Versuchsmotoren wurden entsprechend der Aufgabenstellung nach den anerkannten Methoden vorvermessen. Nach der Vorvermessung wurden alle Motoren mit den Versuchsteilen in identischer Weise aufgebaut, wobei ausschließlich Original-Teile zum Einsatz kommen. Die motorische Prüfung wird somit nach exakt identischen Prüfprozeduren durchgeführt. Die technischen Grunddaten sind damit für alle zum Einsatz kommenden Motoren gleich. Die untersuchten Varianten unterliegen absolut identischen Ausgangsvoraussetzungen."

Zum Einsatz gelangten standardisierte Prüfstandsmotoren vom Typ Peugeot TU-3. Dieser französische Volumenmotor kommt u. a. im Peugeot 106, 205, 309, 405 sowie im Citroen AX und BX zum Einsatz.

9. Ist es richtig, daß der entscheidende Versuchsteil (Heißtest), bei dem die unterschiedlichen Ergebnisse auftraten, zwar Standard, jedoch in der gewählten Dauer und seiner Bedeutung für die Praxis des „normalen" Autofahrers nahezu irrelevant ist?

Wie reagiert die Bundesregierung auf die Aussage von unabhängigen Experten, daß das verwendete Öl für derartige Versuche völlig ungeeignet ist und der Feinstölfilter mit minimaler Ölmenge gefahren wurde und damit das Ergebnis vorprogrammiert war?

Das Erfordernis, nicht nur standardisiert, sondern in Monaten und nicht Jahren zu reproduzierbaren Ergebnissen zu gelangen, führt allgemein zu verschärften („zeitraffenden") Versuchsbedingungen. Ein solches Vorgehen ist im vorliegenden Fall auch deshalb angebracht, weil Feinstölfilter auch bei Motoröle stark belastenden Fahrbedingungen die Filterwirkung aufrecht erhalten müssen, wenn sie in der Praxis geeignet sein sollen.

Die Bundesregierung vertritt nicht die Auffassung, daß das bei den Prüfstandsversuchen verwendete Öl ungeeignet war oder die Feinstölfilter mit minimaler Ölmenge gefahren wurden und deshalb das (negative) Ergebnis vorbestimmt war.

10. Ist es richtig, daß ein Versuchsmotor in der Heißlaufphase durch ein Gebläse gekühlt wurde und dadurch die Versuchsbedingungen zu Lasten des mit NFF laufenden Motors beeinträchtigt wurden?

    Ist die Feststellung richtig, daß der Motor mit NFF einen ausgewechselten Zylinderkopf hatte und teilweise neu gelagert war, was negativen Einfluß auf das Verschleißverhalten des Motors hat?

Einer der Prüfstandsmotoren wurde zeitweise durch Ventilation gekühlt, um gleiche Öltemperaturen aufrecht zu erhalten, jedoch nicht, um das Ergebnis zu Lasten des Nebenstromfeinstölfilters zu beeinträchtigen.

Zusätzlich gekühlt wurde der ohne Nebenstromfeinstölfiltergehäuse betriebene Vergleichsmotor, da bei diesem zwangsläufig die geringere Oberfläche zur Wärmeabgabe kompensiert werden mußte.

Siehe Antwort auf Frage 8.

11. Wie ist es zu vertreten, daß in einem 500 000 DM teuren Forschungsprojekt die Prüfmotoren nicht parallel betrieben worden sind, unterschiedliche Standzeiten hatten und über den Verbleib der Motoren keine Auskunft zu erhalten ist?

Der exakte Parallelbetrieb der Prüfmotoren ist auf Grund der Standardisierung der Motoren und der Versuchsbedingungen nicht erforderlich. Die Möglichkeit, die Motoren auch völlig unabhängig voneinander zu betreiben, ist eine Bedingung für Reproduzierbarkeit der Ergebnisse. Auch unterschiedliche Standzeiten der Prüfstandsmotoren haben daher keinen Einfluß auf das Ergebnis. Tatsächlich sind die Motoren nahezu parallel betrieben worden.

Das Forschungsprojekt enthielt keine Forderungen zum Nachweis des Verbleibes der Motoren.

12. Wie reagiert die Bundesregierung auf den Vorwurf, daß die Relevanz der diversen Messungen nicht nachvollziehbar ist?

Die Bundesregierung hält den Vorwurf für nicht gerechtfertigt. Sie teilt nicht die Auffassung, daß die von der Firma APL durchgeführten Messungen nicht nachvollziehbar sind.

13. Hält die Bundesregierung ein Ergebnis, das an einem einzigen Motor mit NFF ermittelt wurde, für repräsentativ?

Die Bundesregierung hält die erzielten Ergebnisse für repräsentativ, da sie mit technisch-naturwissenschaftlichen Erkenntnissen nachvollziehbar übereinstimmen. Darüber hinaus hat das Umweltbundesamt in einem Fachgespräch mit Sachverständigen der Öl- und Motorenindustrie und des Filterbaus die Ergebnisse, ihre Plausibilität und ihre Übertragbarkeit erörtert. In diesem Fachgespräch wurde von den Sachverständigen bestätigt, daß die Versuchsdurchführung einwandfrei und die Ergebnisse korrekt dargestellt sind und daß bei ähnlichen Untersuchungen andere Stellen zu vergleichbaren Ergebnissen kamen.

14. Gilt die Aussage aus dem Bericht des Umweltbundesamtes vom Januar 1995: „Im durchgeführten Forschungsvorhaben konnte nur ein spezieller Anwendungsfall der NFF getestet werden. Eine generelle Aussage über die Wirksamkeit solcher NFF für alle Anwendungsfälle kann aufgrund des Ergebnisses nicht getroffen werden."?

    Wie verträgt sich diese Aussage mit der Presseverlautbarung des Umweltbundesamtes Nummer 46/95 vom 20. November 1995: „Die Untersuchungsergebnisse lassen sich darüber hinaus auch auf den Bereich der Diesel-Pkw und -Nutzfahrzeuge weitgehend übertragen."?

Bei dem Bericht des Umweltbundesamtes vom Januar 1995 handelt es sich um einen vorläufigen Entwurf für das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. Zur abschließenden Bewertung fand nach einer umfassenden Abstimmung im Umweltbundesamt und mit dem Fachreferat des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit ein Fachgespräch mit Sachverständigen statt, das dann zu dem Ergebnis führte, welches in der Presseerklärung 46/95 zitiert wurde.

15. Wie erklärt die Bundesregierung, daß viele NFF-Nutzer gute Erfahrungen gesammelt haben, wie z. B. die Autobahndirektion Südbayern, die ihren gesamten Fuhrpark nach monatelangen Messungen sukzessive mit diesen Filtern ausstattet, daß im Pkw-Bereich nachweislich über 500 000 km und im Lkw-Bereich über 700 000 km pro Maschine ohne Maschinenreparaturen und ohne Ölwechsel gefahren wurde?

    Warum setzt das Materialamt der Bundeswehr niederländische NFF ein?

    Wie ist es zu erklären, daß ein bekanntes Öl-Analyselabor festgestellt hat, daß durch den Filter das verschmutzte Öl im Motor sogar sauberer gefiltert wurde, als Industrie und Handel es anbieten?

    Wie ist es zu erklären, daß in der hessischen Umweltverwaltung mit dem Einsatz von NFF in 20 Kraftfahrzeugen unterschiedlicher Fabrikate und Typen nur positive Erfahrungen gesammelt wurden, bei diesen Fahrzeugen kein Treibstoffmehrverbrauch festgestellt wurde und nach 1,2 Millionen Gesamtkilometern rd. 400 Liter Öl eingespart wurden?

Hält die Bundesregierung diese Äußerungen für Gefälligkeitsaussagen?

Wenn nicht, welches könnten die Gründe für die Diskrepanz zu den Ergebnissen des APL-Versuchs sein?

Dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und dem Umweltbundesamt liegen keine Meßberichte, Erfahrungsberichte oder Gutachten unabhängiger Sachverständiger zu Untersuchungen der Autobahndirektion Südbayern oder des Materialamtes der Bundeswehr vor.

Ölstandzeiten von 500 000 km bei Pkw sind ungewöhnlich, selbst die Vertreiber von Nebenstromfeinstölfiltern (NFF) empfehlen in ihren Prospekten Ölwechselfristen von 60 000 km, höchstens 100 000 km.

Da die Kriterien, nach denen das nicht näher bezeichnete Analyselabor die o. g. Feststellung getroffen hat, nicht bekannt sind, kann die Bundesregierung diese Aussage nicht bewerten.

Die Untersuchungen in Hessen weisen eine der APL-Untersuchung vergleichbare Tendenz auf. Da es sich aber bei der hessischen Untersuchung um Fahrversuche in der Praxis handelt, konnten viele Parameter nicht so präzise erfaßt werden, wie auf einem Prüfstand. Die Hersteller und Vertreiber zitieren nur die für sie positiven Aussagen der Untersuchung, während kritisch zu bewertende Ergebnisse wie Werkstoffverschleiß oder Ölqualität der Motoren unerwähnt bleiben. Es bleibt festzustellen:

1. Eine differenzierte und abschließende Interpretation der Qualität der Ölproben war nicht möglich (Bericht Hessen).
2. Es wurden keine präzisen Kraftstoff-Verbrauchsmessungen durchgeführt. Bei der Dauer der Praxisuntersuchung müßten die jahreszeitlichen Verbrauchsschwankungen berücksichtigt werden.
3. Es handelte sich nicht um einen Vergleichstest (mit und ohne Feinstölfilter), so daß viele der Aussagen subjektiv beeinflußt sind.
4. Eine Öleindickung wurde festgestellt. Daß dies zwangsläufig zu einem Kraftstoffmehrverbrauch führt, wurde nicht gefolgert.

16. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Feststellung des Umweltbundesamtes, daß bei der heutigen Ölqualität das Öl zu schnell gewechselt wird, was die Altölmenge unnötig erhöht, wenn sie „Altölvermeidung" zu einem Ziel ihrer Umweltpolitik erklärt?

    Wie will sie die vorgeschlagene Verlängerung der Ölwechselintervalle auf etwa 25 000 km erreichen?

    Wie reagiert die Bundesregierung unter diesem Gesichtspunkt auf die Mobilitätsgarantie, die von einigen Autoherstellern an die kurzen Ölwechselintervalle gebunden ist?

Zur Verlängerung der Ölwechselfristen bedarf es intensiver Abstimmungen der Mineralölindustrie mit der Automobilindustrie wegen der Produkthaftung und der Haftung für die Betriebssicherheit.

Im Nutzfahrzeugbereich gibt es bereits belastungsabhängige Empfehlungen der Industrie, hier beginnt gegenwärtig die Markteinführung verlängerter Ölwechselfristen. Im Bereich der Pkw haben zwei Fahrzeughersteller Ölwechselempfehlungen nach 20 000 km für ihre Fahrzeuge ausgesprochen. Darüber hinaus ist der Bundesregierung bekannt, daß im Rahmen der Einführung neuer Ölqualitäten Mineralöl- und Automobilindustrie Gespräche über Ölwechselintervalle von 25 000 km bis 30 000 km führen und begleitende Untersuchungen anstellen.

17. Trifft es zu, daß bei dem Fachgespräch im Umweltbundesamt über sämtliche in der Praxis gemachten Erfahrungen positiv berichtet wurde (z. B. Umweltministerium Hessen), dies aber keinerlei Erwähnung in der Pressemitteilung fand?

    Trifft es weiterhin zu, daß über obiges Fachgespräch – wie eigentlich üblich – keinerlei Protokoll existiert bzw. dies den Beteiligten nicht zugegangen ist?

Auf dem Fachgespräch des Umweltbundesamtes wurde auch auf einzelne positive Erfahrungen hingewiesen. Dabei mußte aber festgestellt werden, daß diese Untersuchungen nicht mit der Präzision der Prüfstandsversuche durchgeführt und wichtige Parameter nicht erfaßt wurden und daß es sich nicht um Vergleichsversuche handelte. Gleichzeitig wurden aber auch Untersuchungen vorgelegt, die zu einer negativen Bewertung führten.

Über das Fachgespräch des Umweltbundesamtes gibt es eine „Zusammenfassung der Ergebnisse des Forschungsvorhabens und eines Fachgespräches zu Nebenstromfeinstölfiltern und Motorenölalterung". Diese Zusammenfassung soll demnächst gemeinsam mit dem Forschungsbericht in der Reihe UBA-Texte der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

18. Wie begründet es die Bundesregierung angesichts der technisch völlig anderen Situation bei Nutzfahrzeugen und deren erheblich höheren Ölmengen, eine speziell darauf abgestimmte Untersuchung in Auftrag zu geben, die dann aber Flottenversuche aus der Praxis beinhalten müßten?

Die Bundesregierung sieht im Ergebnis des durchgeführten Forschungsvorhabens gegenwärtig keinen weiteren Untersuchungsbedarf für Nebenstromfeinstölfilter bei Nutzfahrzeugen.

Die üblichen größeren Ölmengen führen zu entsprechend längeren Ölwechselintervallen, die jedoch maßgeblich von der Belastung des Öles abhängig sind (siehe auch Antwort zur Frage 16). Wegen der schwierigen Erfassung aller Betriebsbedingungen/Belastungszustände und einer notwendigen Vergleichbarkeit von Fahrzeugen mit und ohne Nebenstromfeinstölfilter, sind Praxisversuche ein wenig geeignetes Mittel, um Öl- und Filteruntersuchungen durchzuführen.

Die Prozesse, die zu einer Alterung von Motorenöl führen, sind im wesentlichen chemischer Natur. So führen beispielsweise Reaktionen mit Sauerstoff (Oxidation) zu einer Vernetzung des Öls

verbunden mit einem Anstieg der Viskosität. Dies verringert dann die Schmierfähigkeit und erhöht den Kraftstoffverbrauch. Ferner wird das Öl während des Gebrauchs mit Schmutzpartikeln beladen, die zu einer Eindickung führen und ebenfalls die Viskosität erhöhen.

Zur Kompensation dieser Alterungsprozesse sind Nebenstrom-Feinstölfilter relativ unwirksam, weil

- selbst Feinstölfilter mit einer Porengröße um 2 µm (üblich sind 5 µm bzw. 10 µm) weniger als 5 % der Partikel erfassen, denn 95 % der Partikel sind kleiner als 2 µm und 60 % der Partikel sind kleiner als 1 µm;
- die lebensdauerbegrenzenden Faktoren für das Öl nicht in der Partikelbeladung liegen;
- der Qualitätsverlust des Öles durch chemisch-physikalische Effekte verursacht wird, die nicht durch Filter rückgängig zu machen sind.

Im übrigen sind die Prozesse, die zum Qualitätsverlust von Motorenölen führen, durchaus vom Pkw auf Nutzfahrzeuge übertragbar.

19. Ist eine Fortsetzung des dreistufigen Versuchsprogramms (Prüfstandsversuche am Otto-Motor, Prüfstandsversuche am Diesel-Motor, Feldversuch an einer größeren Anzahl von Fahrzeugen) geplant?

    Ist es dann nicht sinnvoll, wegen des engen Zusammenwirkens der Komponenten Öl-Motor-Filtrierung einen Optimierungsansatz unter Einbeziehung der jeweiligen Produzenten zu machen?

    Wann sollen weitere Versuche durchgeführt werden?

Es ist keine Fortsetzung des Versuchsprogrammes geplant, da aufgrund der Ergebnisse des Abschlußberichtes und des Fachgespräches des Umweltbundesamtes mit Sachverständigen der Automobilindustrie, der Mineralölindustrie und der Filterhersteller der Einsatz von NFF keine nennenswerte Minderung der Altölmenge erwarten läßt. Demgegenüber hat die Verlängerung der Ölwechselintervalle eine wesentlich höhere abfallwirtschaftliche Bedeutung. Dieses wurde durch die Presseerklärung 46/95 des Umweltbundesamtes bekannt gemacht.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333